VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 212)
z dnia 5 lipca 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 212)

5 lipca 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Artura Zasady (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– rządowy dokument „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2017 r.” (druk nr 2595).

W posiedzeniu udział wzięli: **Konrad Romik** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Dariusz Minkiewicz** zastępca dyrektora Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Beata Kosiec** naczelnik w Departamencie Wychowania i Kształcenia Integracyjnego Ministerstwa Edukacji Narodowej, **Magdalena Kacprzycka** główny specjalista w Departamencie Ratownictwa Medycznego i Obronności Ministerstwa Zdrowia, **Agnieszka Krupa** zastępca generalnego dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Janusz Rymsza** zastępca dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, **Piotr Owsiewski** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, **Rafał Kozłowski** zastępca głównego inspektora transportu drogowego, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, **Piotr Sarnecki** prezes Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o., **Andrzej Maciążek** wiceprezes zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń wraz ze współpracownikami, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Grzegorczyk** wiceprezes zarządu Fundacji Zapobiegania Wypadkom Drogowym, **Włodzimierz Zientarski** prezes Stowarzyszenia Kierowca PL.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Witam serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów oraz wszystkich zaproszonych gości, reprezentujących Ministerstwo Zdrowia, Ministerstwo Obrony Narodowej, Ministerstwo Infrastruktury. Witam przedstawicieli wszystkich zaproszonych instytucji i innych gości przybyłych na dzisiejsze spotkanie.

Porządek dzienny przewiduje rozpatrzenie rządowego dokumentu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2017 r.” druk nr 2595. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, stwierdzę przyjęcie porządku dziennego. Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana Konrada Romika sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i przedstawienie powyższego dokumentu. Proszę pana Konrada, ponieważ wszyscy otrzymaliśmy ten dokument i jest on dość obszerny, o to, aby zrelacjonował nam pan najważniejsze części tego dokumentu. Bardzo dziękuję.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne prezydium Komisji, panie i panowie posłowie, członkowie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przystępuję do omówienia dokumentu: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2017 r.”.

W pierwszym zakresie, zgodnie z art. 140 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przewodniczący krajowej rady, minister właściwy do spraw transportu składa Radzie

Ministrów coroczne sprawozdania dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie. W roku bieżącym zgodnie z przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym dokonano realizacji zadania etapowego i zakończono proces uzgadniania i przekazywania dokumentów do parlamentu i do pana prezydenta.

Przechodząc do raportu, jak co roku zawiera on najważniejsze charakterystyki zdarzeń drogowych, ocenę sytuacji na poziomie całego kraju oraz w poszczególnych województwach. Prezentowane tabele i wykresy podsumowane są poprzez analizę oraz wyciągnięte w nich wnioski. Tak jak pan przewodniczący powiedział, dotyczy to głównych charakterystyk wypadków drogowych. W sprawozdaniu przedstawiono informacje. Cała zawartość raportu zawiera dane o najważniejszych działaniach, podjętych również w ubiegłym roku, na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przedstawiono również działania prowadzone przez inne podmioty i instytucje i działania realizowane również poza system KRBRD. Wzorem lat ubiegłych część dokumentu poświęcona została również działalności badawczej i analitycznej na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W sprawozdaniu odniesiono się również do rekomendacji na przyszłość, przyjętych w 2015 r. Należy szczególnie wspomnieć o tym, że w roku 2017 zakończone zostały, zgodnie ze wskazaniem, badania ewaluacyjne, których celem było zebranie wszystkich istotnych informacji dotyczących skuteczności działań wykonywanych, podjętych w ramach Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Założono, że dokument stanowił będzie narzędzie monitoringu w NPBRD już w 2013 roku. Zakres badania obejmował funkcjonowanie całości narodowego programu w latach 2013–2016, jak również programów wykonawczych – czyli programów realizacyjnych. Dodatkowo badanie służyło wypracowaniu wniosków i rekomendacji dotyczących działań na rzecz poprawy BRD we wszystkich filarach określonych w ramach tego dokumentu. W kwestiach związanych z całością raportu jest on dostępny na stronie krajowej rady. W prezentowanym dokumencie wymieniono najistotniejsze wnioski.

Przechodząc do omówienia najważniejszych kwestii związanych ze statystyką wypadkowości – Polska na tle Unii Europejskiej w 2017 r. – analiza statystyk wskazuje, że to drugi rok z rzędu, gdy liczba ofiar śmiertelnych w UE spadła o 2%. Wskaźnik ten wyraża stagnację w poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w długookresowym trendzie, co wskazuje sama komisja. Z danych opublikowanych przez komisję wynika, że w 2017 r. na unijnych drogach zginęło 25 300 osób, czyli o 300 osób mniej niż w 2016 r. i 6200 mniej niż w roku 2010. W obrębie UE, jeśli chodzi o najlepsze wyniki, osiągnęły je: Szwecja, Wielka Brytania, Holandia i Dania. Najlepszy wynik poza UE osiągnęła Norwegia.

Polska niestety w dalszym ciągu znajduje się w gronie państw o najwyższym zagrożeniu zdrowia i życia w ruchu drogowym. W podobnej sytuacji są Chorwacja, Bułgaria i Rumunia. Należy przy tym zauważyć, że postęp poczyniony w zakresie liczby ofiar śmiertelnych i rannych na polskich drogach w 2017 r. zwiększył różnicę pomiędzy Polską a pozostałymi krajami, jeśli chodzi o cztery najgorsze statystyki wypadków w tym zakresie.

Aby nadać pewien trend, jeśli chodzi o kwestie monitorowania, w perspektywie długofalowej, na slajdzie przedstawiamy redukcję liczby ofiar zabitych na 100 tys. mieszkańców w krajach unii od 2008 r., czyli na przestrzeni ostatnich 10 lat. Jak widać na wykresie, Polska ze średnią 48% znajduje się w średniej unijnej. Od 2008 r. ryzyko śmierci w wypadkach drogowych zmniejszyło się w naszym kraju blisko o połowę. Postęp poczyniony na przestrzeni ostatniej dekady zdaniem krajowej rady nie jest powodem do pełnej satysfakcji, gdyż dynamika pozytywnych zmian oscyluje wokół średniej unijnej. Oznacza to, że szybkie dogonienie czołowych krajów może być dużym wyzwaniem.

Jeśli chodzi o dane dotyczące stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, w 2017 r. odnotowano 32 760 wypadków drogowych, czyli o 900 mniej (2,7%) w porównaniu do roku poprzedniego. W wypadkach zginęło 2831 osób – o 195 osób mniej (6,4%) niż w roku poprzednim. Liczba rannych również uległa zmniejszeniu i wyniosła 39 466 osób – o 1300 mniej rannych niż rok wcześniej. Liczba ciężko rannych zmalała o 1006 osób.

Jeśli chodzi o odniesienie do celów realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, barometru, realizacji postępów celów etapowych i celów końcowych,

należy wskazać, że celem pośrednim w 2017 r. było nieprzekroczenie liczby 2440 osób zabitych na polskich drogach. Cele etapowe wskazane są od 2013 r. Osiągnięty wskaźnik liczby 2831 wykazuje odchylenie od planu o ok. 16%. Niestety jeszcze większe odchylenie odnotowujemy w zakresie osób ciężko rannych. Celem podstawowym w narodowym programie, jeśli chodzi o cel końcowy, była liczba nieprzekraczająca 6900 w 2020 r. Jak widać na załączonym wykresie, mamy mniej, ale 38% odchylenia od celu głównego.

Jeśli chodzi o podział udziałów w wypadkach drogowych w porównaniu do 2016 r., struktura udziału wypadków nie zmieniła się znacząco, jednak w każdej grupie wypadków odnotowano niewielką tendencję spadkową. Wyjątkiem jest tu pewna stagnacja w grupie wypadków z udziałem motocyklistów.

Jeśli chodzi o rodzaje wypadków w 2017 r., w odniesieniu do danych za rok 2016, odnotowano zmniejszenie liczby zderzeń bocznych oraz czołowych pojazdów w ruchu drogowym odpowiednio o 2,1% i 0,4%. Niewielkie różnice w liczbach poszczególnych rodzajów wypadków przyniosły dość duże różnice w liczbach ofiar śmiertelnych, zarówno w liczbach bezwzględnych, jak i w odniesieniu do danych z 2016 r. W roku 2017 w zderzeniach czołowych zginęło 83 osoby mniej niż rok wcześniej, a w zderzeniach bocznych 56 mniej. Dane te pokazują, że nawet niewielka poprawa w zakresie zmniejszenia liczby wypadków może przynieść dość znaczącą redukcję liczby ofiar śmiertelnych tych zdarzeń.

Należy zwrócić uwagę na niewielkie zwiększenie liczby zderzeń tylnych o 0,7% oraz udział tej grupy wypadków w ogólnej grupie wypadków o 0,4%. Wzrosty te nie pociągnęły za sobą zwiększenia liczby ofiar śmiertelnych. W tej kategorii odnotowano o 14 ofiar śmiertelnych mniej o 8,5% mniej niż w 2016 r. Pochylamy się nad analizą tego zagadnienia, gdyż wzrost udziału zderzeń tylnych może wskazywać na utrzymywanie zbyt małej odległości między pojazdami przy jednocześnie zbyt szybkiej jeździe, a także rozproszenie uwagi prowadzących pojazdy przez telefony komórkowe lub inne urządzenia.

Ofiary i sprawcy wypadków drogowych. Rok 2017 był bardziej bezpieczny dla kierujących pojazdami niż 2016 rok. W tej kategorii uczestników ruchu drogowego zginęło o 86 osób mniej (5,6%) i o 658 osób mniej (3,2%) zostało rannych. Znacząco poprawiło się bezpieczeństwo pasażerów pojazdów. W 2017 r. zginęło ich o 114 mniej (18,6%), a 255 mniej osób zostało rannych (2,1%). Niestety nie można tego samego powiedzieć o pieszych. Rannych w tej grupie było wprawdzie mniej o 387 osób (4,9%) mniej niż w roku poprzednim. O 5 osób zwiększyła się liczba osób śmiertelnych (o 0,6%). Wskazuje to również na konieczność podejmowania nowych działań zapobiegawczych, mających na celu poprawę bezpieczeństwa w tej najsłabszej chronionej grupie uczestników ruchu drogowego.

W 2017 r. w 28 359 wypadkach spowodowanych przez kierujących zginęło 2091 osób, a w 2378 wypadkach, w których sprawcami byli piesi, śmierć poniosło 425 osób. W 2017 roku odnotowano istotny spadek w porównaniu do roku 2016 (o 2,5%) liczby wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami, co przyniosło też spadek liczby wypadków śmiertelnych w tej kategorii o 8,5%. W porównywalnym okresie odnotowano spadek o 2,9% liczby wypadków spowodowanych przez pieszych przy jednoczesnym, dość dużym, wynoszącym 6,5% wzroście liczby ofiar śmiertelnych wypadków, których sprawcami byli piesi.

Jeśli chodzi o kwestię okoliczności wypadków, rok 2017 był kolejnym, w którym dość istotnie wzrosła liczba wypadków spowodowanych przez pieszych wchodzących na jezdnię przy czerwonym świetle. Przyniosło to również wzrost o ponad 14% liczby ofiar śmiertelnych tych zdarzeń. Zwracamy uwagę na ten problem przy propagowaniu działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa tej grupy uczestników ruchu drogowego. Porównując dane za rok 2017 do roku 2016 w zakresie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych przez kierującego, w zakresie wymienionych głównych przyczyn tych wypadków odnotowano dość dużą poprawę bezpieczeństwa.

Jeśli chodzi o kwestię miejsc wypadków i skalowania ich obszarowo, w 2017 r. odnotowano zmniejszenie liczby wypadków z wyjątkiem dróg ekspresowych i autostrad. Podobnie jak w poprzednich latach, najwięcej wypadków wydarzyło się na drogach powiatowych, pomimo iż stanowią one niespełna 30% długości wszystkich dróg. Największy spadek liczby wypadków w 2017 r. odnotowano na drogach krajowych (9,5%), a najmniejszy

na drogach wojewódzkich (1,6%). Największą liczbę ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1000 km długości odnotowują drogi krajowe. Wskaźnik ten wynosi 55 i był o 11% niższy niż w 2016 r.

Wypadkowość w grupie wiekowej 60+ to dodatkowa statystyka. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego liczba ludności powyżej 60. roku życia diametralnie wzrasta. W tegorocznym sprawozdaniu tej grupie poświęciliśmy więcej uwagi, wskazując na kwestię wypadków i wpływ tej grupy na skalę wypadków drogowych.

Jeśli chodzi o czas powstawania wypadków i poszczególne miesiące, szczegółowo zaznaczono obszary, w których bezpieczeństwo poprawiło się w 2017 r., ale także wzrosty. Analiza wskazywała, że marzec, czerwiec oraz grudzień wykazywały się nieznacznymi wzrostami liczby wypadków, które wyniosły kolejno 1,7%, 0,5% i 0,6%. W pozostałych miesiącach odnotowano poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Należy wskazać, że jeśli chodzi o miniony rok, w miesiącach jesiennych, szczególnie październiku i listopadzie, nastąpił znaczny wzrost liczby wypadków. Czas powstawania wypadków, dokonując podziału wypadków drogowych na dni tygodnia, najwięcej zdarzeń odnotowano w piątki – 16,7% ogółu. W tych dniach najwięcej osób zginęło lub odniosło obrażenia.

Dodatkowo w ostatniej części działu zawartego w sprawozdaniu wykresy wskazują trendy obserwowane na przestrzeni ostatnich 10 lat w każdej grupie uczestników ruchu drogowego i obszarze problematycznym, a także mapy obrazujące zestaw wskaźników zagrożeń dla różnych kategorii wypadków drogowych we wszystkich województwach z podziałem. Wskaźniki te zostały przedstawione w każdym obszarze, jeśli chodzi o statystykę wypadków. Tak jak każdego roku, aby móc porównać sytuację w poszczególnych województwach, załączyliśmy szczegółowe sprawozdanie, jeśli chodzi o poszczególne regiony, z podstawowymi danymi o trendach, skutkach i okolicznościach wypadków drogowych. Wartość głównych wskaźników zagrożenia oraz udział poszczególnych kategorii wypadków odniesiono do sytuacji w pozostałych województwach. Dzięki temu jest możliwość pozycjonowania województwa na tle pozostałych i na tle kraju. Każda karta, którą zawarliśmy, kończy się zestawem wniosków sformułowanych na podstawie danych w zawartych kartach, co również jest efektem bliskiej współpracy z wojewódzkimi radami.

Działania mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jak wspomniałem na wstępie, na zlecenie w 2017 r. zostało przeprowadzone i zakończone badanie ewaluacyjne. Wykazało ono, że narodowy program oraz poszczególne programy co do zasady są dobrze przygotowanymi dokumentami. Działania przewidziane w programach realizacyjnych są spójne i komplementarne z ogólnymi założeniami i celami wskazanymi w NPBRD w 2013 r.

Badanie przedstawia też wiele mankamentów, jak choćby brak konkretnych informacji o podstawach finansowania poszczególnych zadań. Przeprowadzone badanie stanowiło podstawę do zmian w zakresie programu realizacyjnego na lata 2018–2019. W dokumencie tym ujęto informacje dotyczące m.in. źródeł finansowania. Dodatkowo załączone zostały skonkretyzowane karty zadań stanowiące opis planowanych do podjęcia działań, oczekiwanych efektów oraz opis zakładanych wskaźników docelowych. Nowa formuła programu powinna ułatwić jego zrozumienie również, jeśli chodzi o kwestie analizy poszczególnych projektów. W prezentowanym sprawozdaniu wskazano również na trzy grupy działań, których realizacja wpływa na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Działania realizowane przez krajową radę prezentowane są również w postaci kart zadań, co, mamy nadzieję, przełoży się na lepsze zrozumienie i czytelność realizacji.

Przechodząc do omówienia konkretnych działań w trzech wskazanych raportowanych obszarach, wymienię najważniejsze realizowane przez sam sekretariat. Pierwszym było wprowadzenie zapisów dotyczących wychowania komunikacyjnego w nowej podstawie programowej nauczania uczniów w przedszkolach, szkołach podstawowych i szkołach średnich w ramach działań związanych ze zmianami w systemie edukacji.

Realizowana była kampania dotycząca niechronionych uczestników ruchu drogowego o zasięgu ogólnokrajowym. Kampania skierowana do młodych kierowców – szczególnej grupy zagrożenia w zakresie nadmiernej prędkości w okresie szczególnie podwyższonego ryzyka – „Kierowco, zwolnij, kierujesz życiem”.

Przeprowadzono i przygotowano akcję informacyjno-edukacyjną dotyczącą bezpieczeństwa w ruchu drogowym, skierowaną do rowerzystów i kierowców powyżej 60. roku życia – „60+ bezpiecznie w ruchu drogowym”.

Przygotowano i wyemitowano na antenie wybranego nadawcy radiowego cykl audycji z zakresu BRD, które dostosowane były do problematyki wypadkowości na polskich drogach, w tym szczególnie w okresie podwyższonego zagrożenia, głównie realizowane w piątki. Realizowano działania informacyjno-promocyjne BRD w ramach tygodni bezpieczeństwa w ruchu, w tym czwartego tygodnia bezpieczeństwa. Utworzono zintegrowany wspólny kalendarz BRD dla wszystkich członków rady, również z implementowaniem działań pochodzących spoza systemu. Zrealizowano Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. Wpierano działania związane z filarem ratownictwa i opieki powypadkowej.

Wpływ na działania, które realizowane były w sposób systemowy, miała ewaluacja, opracowanie wytycznych, organizacja bezpiecznego ruchu rowerowego, opracowanie wytycznych dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych – te zadania nadal są realizowane – organizacja spotkań krajowych dotycząca zagadnień związanych z bezpieczeństwem, udział w spotkaniach zagranicznych, jeśli chodzi o przyjęcie deklaracji kierunkowej, przygotowanych również przez stronę polską w ramach działań ustawowych inicjowania współpracy za granicą – z Valletty. Realizowano działania i wnioski w ramach zespołów roboczych KRBRD.

Jeśli chodzi o działania realizowane w 2017 r. przez członków krajowej rady na rzecz poprawy bezpieczeństwa, realizowano łącznie 38 zadań, które wskazane były w dokumencie „Działania realizowane przez KRBRD”. Prezentowane są one w postaci kart zadań, co, mamy nadzieję, przełoży się na bezpośrednie i szczegółowe rozumienie zakresów poszczególnych obszarów działań.

Serdecznie dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję panu Konradowi Romikowi sekretarzowi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za przedstawienie informacji w zakresie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2017 r.

Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, czy państwo posłowie chcieliby zabrać głos?

Bardzo proszę, panie pośle. Pan poseł Szczerba.

Poseł Michał Szczerba (PO) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, państwo przedstawiciele rządu, jest bardzo ciekawy raport Najwyższej Izby Kontroli z 2016 r. „Bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów na drogach publicznych”. Moje pytanie dotyczyło będzie tej grupy najmniej chronionych uczestników ruchu drogowego. Jakie zalecenia, które płyną z tego kompleksowego raportu, zrealizowali państwo w 2017 r.? Oczywiście dotyczą one pieszych i rowerzystów na drogach publicznych.

W roku 2017 pojawiły się w przestrzeni publicznej bardzo kontrowersyjne kampanie społeczne, m.in. kampania „Sprawiedliwe sądy”. Kosztowała ona miliony złotych. Mam pytanie: Jakimi środkami dysponowała Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w roku 2017 na kampanie społeczne dotyczące BRD?

Ostatnia kwestia, którą do mnie zgłoszono: chodzi o odblaski na obszarach niezabudowanych. Docierają do mnie i do parlamentarnego zespołu do spraw BRD informacje mówiące o tym, że część z tych odblasków nie spełnia kryteriów zapewniających skuteczność, jaką założyliśmy, w zakresie wpisanym do Prawa o ruchu drogowym. Czy mają państwo jakieś propozycje racjonalizatorskie, w kwestiach związanych z atestowaniem tego typu produktów? Szczególnie teraz, w okresie wakacyjnym, czy jesienią, gdy wcześniej zapada zmrok, nie można powodować sytuacji, że takie odblaski są noszone przez dzieci, ale nie gwarantują skuteczności. Czy ten obszar był przedmiotem zainteresowania ministerstwa infrastruktury czy sekretariatu krajowej rady, czy też być może naszych rządowych think-tanków jak Instytut Transportu Samochodowego? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Czy są jeszcze zgłoszenia ze strony posłów? Nie.

Bardzo proszę więc o zabranie głosu gości naszego spotkania. Proszę się przedstawiać. Bardzo proszę.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nazywam się Jakub Faryś i reprezentuję Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Proszę państwa, jeśli chodzi o bezpieczeństwo na drodze, to jest ta triada: człowiek – droga – samochód. Z dużą przykrością, po raz kolejny, nie znajduję w tym raporcie ani słowa o stanie technicznym pojazdów. W Polsce nie ma praktycznie statystyk, które mówiłyby o wpływie stanu technicznego na bezpieczeństwo ruchu drogowego i liczbę wypadków. Jest statystyka policyjna, ale ona jest de facto wewnętrzna. Jeśli przyjmiemy przez analogię, że w Niemczech mniej więcej 7–8% wypadków stanowią takie, w których stan techniczny pojazdu jest bezpośrednią lub pośrednią przyczyną wypadku, przekładając to na polskie realia samochodowe, gdzie pojazdy są dwukrotnie starsze, chyba bardzo się nie pomylę, jeśli powiem, że w Polsce w 10% przypadków stan techniczny jest bezpośrednią lub pośrednią przyczyną wypadków. W związku z tym wydaje mi się to niebywale ważne, aby wskazać te przyczyny.

Nie znalazłem tu wpływu wieku pojazdu. Ze sporym prawdopodobieństwem można powiedzieć, że im starszy pojazd, tym jego stan techniczny może być gorszy. Nie twierdzę, że zawsze tak jest. Stan techniczny jest niebywale ważny. Nie ma korelacji i nie da się udowodnić, jeśli ten pojazd, który uczestniczył w wypadku, w jakim owszem prędkość była nadmierna, co jest naganne, ale kierowca na łuku poszedł po stycznej – mówiąc kolokwialnie – a nie utrzymał toru jazdy, bo amortyzatory nie były amortyzatorami, tylko dwoma współosiowo poruszającymi się rurami, albo przyczyny techniczne wypadku były jeszcze inne. W związku z tym apeluję, aby w kolejnych tego typu raportach ten aspekt został uwzględniony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Pozwolą państwo, że do tego, co powiedział pan przed chwilą, dodam, że niezwykle istotny jest również stan ogumienia tych pojazdów. Ma on wpływ na to, czy samochód jest w stanie utrzymać się na łuku, czy nie.

Bardzo proszę kolejnego z panów po lewej stronie. Za chwilę wszyscy z państwa będą mogli zabrać głos.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego Piotr Sarnecki:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nazywam się Piotr Sarnecki i reprezentuję Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego.

Ciągnąc wątek, który przed chwilą poruszył pan przewodniczący, podeprę się statystyką. Oczywiście stan opon jest niezmiernie ważny. Pamiętajmy, niezależnie od samochodu – czy jest nowy, używany, czy ma 80 czy 180 KM – jego punktem styku z drogą są opony. Cała droga hamowania i przyczepność zależą od jakości i stanu technicznego opon. Nie możemy tego znaleźć w tym raporcie, ale wiemy, z czego to wynika. Nikt takich statystyk w Polsce nie prowadzi.

Podeprę się ponownie statystykami naszych zachodnich sąsiadów. Jak państwo wiedzą, poważne wypadki są tam obligatoryjnie badane przez komisję biegłych, którzy dochodzą do rzeczywistych przyczyn. Przyczyny, które mają państwo podane na str. 11 raportu, to mogą być skutki stanu technicznego pojazdu, w tym również stanu opon. W Niemczech ponad 1 tys. wypadków rocznie spowodowanych jest bezpośrednio stanem opon. W Polsce statystyki wewnętrzne Policji pokazują kilkanaście. Nie jest tak dlatego, że Polacy jeżdżą na lepszych oponach – wręcz przeciwnie.

Myślę, że szukając planów na kolejne kampanie, działania naprawcze, w tym legislacyjne, powinniśmy wreszcie poznać te przyczyny, inaczej będziemy przez kilkanaście lat kręcili się wokół tego samego, a bezpieczeństwo nam nie wzrośnie. Zobaczcie państwo na stronie 10 raportu – większa liczba kolizji. Te kolizje rosną w porach roku o różnych parametrach przyczepności – przejście z jesieni do zimy jest zależne od tego, kiedy przyjdzie śnieg. W tym roku spadł w styczniu, a nie w grudniu, więc w styczniu wzrosła liczba kolizji. To bardzo ważne aspekty. Zachęcam Komisję i instytucje do tego powołane, aby

trochę głębiej weszły w temat. Inaczej nie ruszymy z ochroną naszych obywateli na drogach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Jedno zdanie komentarza. Proszę zwrócić uwagę na statystyki. Ogromna jest liczba wypadków z ofiarami śmiertelnymi ma miejsce, gdy samochód poruszał się po mokrej nawierzchni. Absolutnie kluczowy jest stan opon w pojeździe. To jest to, co łączy pojazd z drogą.

Panie pośle, o wypowiedzi posłów prosiłem wcześniej, ale widzę, że przemyślał pan temat i chciałby teraz zabrać głos, więc bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pamiętam jak dziś, gdy rok temu i 2 lata temu omawialiśmy ten raport. Było kilku mówców, w tym ja, którzy wskazywali na aspekty związane ze stanem technicznym pojazdów. Stało się tak, że pojazdów o różnym, mówiąc ogółem, stanie technicznym niestety w Polsce cały czas nie ubywa. Mam wrażenie, że wręcz ich przybywa. Apelowaliśmy wtedy do ministerstwa, aby podjąć jakieś działania zmierzające do tego, aby znaleźć sposób na wymuszenie tego, aby te pojazdy, jeśli już trafiają do Polski, były w stanie technicznym zapewniającym wyższy poziom bezpieczeństwa, zarówno dla kierujących, jak i wszystkich innych użytkowników dróg. Wszyscy zdajemy sobie sprawę, że nie jest tak, iż te pojazdy zagrażają wyłącznie osobom kierującym. One są zagrożeniem dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, wszystkich, którzy poruszają się po drogach, czyli również dla naszych rodzin. Troską polityków powinno być, aby wieczorem każdy bezpiecznie trafił do domu, do swojej rodziny. Na tym powinna skupiać się nasza praca. Ponawiam w tym roku apel do ministerstwa, aby podjąć te działania i spróbować znaleźć rozwiązania, które będą wymuszały wzrost jakości stanu technicznego pojazdów.

Mam do pana sekretarza pytania dotyczące konkretnych danych liczbowych w raporcie. Chciałem podziękować za ten raport, gdyż ponownie jest dość obszerny i pozwala na szeroką analizę zagadnienia. Zwróciłem uwagę na kwestie wieku osób, które są w grupie ofiar wypadków drogowych. Zauważalne są trzy wielkości. Pierwsza to ludzie młodzi, którzy stanowią bardzo duży procent ofiar wypadków. Mam tu na myśli osoby w wieku 20–34 lat. Później ten procent maleje i wygląda na to, że idzie to w dobrym kierunku. Pomiędzy 55. a 64. rokiem życia rośnie procent udziału w wypadkach. Na sam koniec rośnie też liczba wypadków osób w wieku 80+. Chciałem zapytać o przyczyny. Czy przeprowadzili państwo jakieś pogłębione badania i mają jakieś rozwiązania, które zapobiegłyby tego rodzaju sytuacji? To zapewne wpływa na globalną liczbę ofiar. Czy analizują państwo takie narzędzia?

Mam pytanie dotyczące konkretnie województwa śląskiego. Z tego opracowania wynika, że w województwie śląskim mamy jeden z najwyższych wskaźników wypadków z udziałem pieszych. To zastanawiające, gdyż województwo śląskie należy do regionów, które są chyba najbardziej zurbanizowanymi w naszym państwie. W związku z tym jakie są przyczyny, dlaczego się dzieje w tym województwie? Proszę o rozwiązania i podpowiedzi, także dla władz samorządowych i innych zarządców dróg. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Jedno zdanie z prośbą o odpowiedź: Jaki wpływ na to, że młodzi ludzie jeżdżą tak, a nie inaczej i jest tak duża liczba młodych osób powodujących wypadki, ma system szkolenia? Czy wreszcie uruchomimy obowiązkowe szkolenia doskonalące technikę jazdy w trudnych warunkach? Ośrodki doskonalące technikę jazdy są gotowe, aby szkolić młodych i dorosłych. Jako osoba, która poddała się dwugodzinnemu kursowi, jestem przekonany, że to jest w stanie otworzyć wyobraźnię nie tylko młodych kierowców na to, jak samochód zachowuje się w trudnych warunkach. Bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński.

Szanowni państwo, rok temu był taki sam raport i dyskutowaliśmy na ten temat. Poruszaliśmy bardzo ważny problem szkolenia. Pan przewodniczący mówił o systemie szkolenia. Chcę powiedzieć, że w Polsce w ogóle nie ma szkolenia. Są ludzie zwolnieni ze szkolenia na prawo jazdy. Nie muszą chodzić na żadne szkolenie, byleby tylko nauczyli się zdawać egzamin na komputerze. Po drugie, nie ma szkolenia dla kierowców samochodów ciężarowych. Odczuwamy ogromny brak kierowców ciężarówek. Na 200 tys. ciężarówek jeżdżących w transporcie międzynarodowych wydane jest 120 tys. świadectw kierowców dla obcokrajowców. Zdesperowani przewodnicy, cierpiąc na brak kierowców, podejmują nieracjonalne decyzje. Przychodzi człowiek, pokazuje prawo jazdy i od razu sadzają go za kierownicę, aby jechał w trasę, bo stoi mu pod płotem 10 ciężarówek. Z jednej strony trudno się dziwić tej desperacji, a z drugiej tak nie powinno być. Wiemy, że kierowcy z państw wschodnich przyjeżdżają z kupionymi prawami jazdy. Kupują je na bazarze.

Jak przewoźnik ma sprawdzić, czy ta osoba naprawdę umie jeździć, gdy on siada i chce jechać? Niektórzy są w szczęśliwym położeniu i mają ośrodki szkoleniowe i takiego delikwenta bierze się na ośrodek, niech chłop pokaże, jak umie spiąć naczepę z ciągnikiem, czy umie cofnąć pod kątem itd. Okazuje się, że 50% odpada. Niektórzy dochodzą do kabiny i mówią, że rezygnują z tej pracy. Pierwszy jak przychodzi, to mówi, czy jest „awtomat", bo on tylko „awtomatem" może jeździć. Wtedy od razu wiem, że nie był na żadnym szkoleniu. Skoro na Ukrainie jeździł Krazem i Kamazem, „tolko awtomatem", to ja tego nie mogę pojąć.

Proszę państwa, pan przewodniczący Komisji Infrastruktury Bogdan Rzońca zobowiązał się, że zorganizuje takie spotkanie na temat szkolenia. Minął rok i nie było spotkania. Zwrócę uwagę na jedno. Samochody ciężarowe (str. 39) – w latach 2015–2016 było 178 ofiar śmiertelnych, a w 2018 r. – 244. O czym to świadczy? Użytkownicy samochodów ciężarowych i ofiary wypadków drogowych – 60 osób (stronę wcześniej) w 2015, a w 2017 r. – 126.

To jest pokłosie tego, co Sejm ustalił: zwolnienia kierowców ze szkoleń. Szkolenie, szkolenie i jeszcze raz szkolenie! Szkolenia są patologiczne. Sprzedaje się zaświadczenia. Jeśli ośrodek chce szkolić normalnie, tak jak to powinno wyglądać, to plajtuje, bo nie ma chętnych. Delikwent przychodzi: „Co ty mi tu opowiadasz, 300 zł, 5 dni. Kierowca jest od jeżdżenia, a nie od siedzenia na szkoleniu, ja sobie za stówkę kupię zaświadczenie". Tak jest, proszę państwa, i tak będzie. Czekamy chyba na jakąś katastrofę. Kiedyś pod Gibraltarem zginął cały autobus ludzi. Czy nam to jest potrzebne?

Ile razy prosiliśmy? Ministerstwo Edukacji Narodowej zdecydowało się w dawnych latach na wprowadzenie zawodu kierowca mechanik do szkół. To było bardzo potrzebne. To najlepsi kierowcy, którzy teraz odchodzą na emeryturę. Od tego momentu ministerstwo postanowiło, że nie będzie szkolić kierowców, bo jest niepotrzebne. Wojsko nie szkoli, bo chłopcy nie idą do wojska. Kto zostaje do jazdy? Mamy czterdziestotonowe samochody. To nie są stare Żuki i Jelcze, które dawniej jeździły po Polsce.

Mówimy o stanie technicznym. Pilnujemy w ciężarówkach stanu technicznego tak jak nikt inny. Jeśli pojedziemy niesprawnym autem i nas wyhaczą w Austrii, w Niemczech czy Hiszpanii, to portki nam przez głowę ściągną. Dbamy o to. Wybudowaliśmy sobie stacje, gdy jeszcze nie było mowy o tym, aby kontrolować te pojazdy, aby nie mieć kłopotów za granicą, bo kary za niesprawne pojazdy są drakońskie.

Jesteśmy za tym, aby Inspekcja Transportu Drogowego nareszcie otrzymała mobilne stacje kontroli pojazdów. Na takich stacjach w Austrii i Niemczech sprawdzają nam samochody od 30 lat.

Kolejna kwestia – infrastruktura drogowa. Nie czarujmy się. Jestem z powiatu nowosądeckiego. U nas giną piesi, dzieci na chodnikach i drogach. Gdy droga nie ma chodnika, pobocza i dzieci idą, jedna mama jest bardziej zapobiegawcza i oblepi swoje dzieci w naklejki odbijające światło, a druga mniej albo dziecko samo wyjdzie do kolegi

i są tragedie i nieszczęścia. Zdecydowane środki powinny iść na budowę chodników. Droga jest dla pojazdów, a dla pieszych jest chodnik. Tak jest na całym świecie. U nas, w mojej gminie, gdzie wybudowaliśmy masę ciągów chodnikowych, bezpieczeństwo momentalnie wzrosło. Nie ma już zdarzeń z dziećmi i osobami starszymi.

To jest bardzo ważne – drogi dla rowerów. Ten, kto projektuje drogę, musi mieć wyobraźnię, jak ona ma iść. Proszę jechać wzdłuż drogi dla rowerów po prawej stronie i skręcamy w prawo. Najpierw mamy jeden słupek, a później drugi i rowerzysty nie ma. Jadąc, obserwuję tę drogę z daleka, bo wiem, że tam mam skręcić. Nagle wyjeżdżam na skrzyżowanie, a on mi wjeżdża w bok, bo jedzie z bardzo dużą prędkością. Trzeba założyć rowerzystom kaganiec troszeczkę. Jeśli zbliża się do drogi, to powinien zwolnić i zwrócić uwagę na innych użytkowników, którzy są na tej drodze. U nas kiedyś tak było, że pieszemu nie wolno wchodzić na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem. Teraz pan może sobie jechać, ma założone słuchawki na uszach, tu ma telefon, na głowie kaptur i nic go nie interesuje, widzi przejście i na nie wchodzi. Przecież te pojazdy, które jadą, też mają urządzenia techniczne, które czasem zawodzą. Na drodze może być ślisko. Taki pieszy nie wyobraża sobie, że jak się koniem jedzie i mówi mu się stój, to zrobi trzy kroki, a auto ujedzie jeszcze 20 m, nim drogę na hamulcu się położy. To niezmiernie istotna sprawa.

Szkolenia są niezmiernie ważne. Jeśli tego nie zrobimy i będziemy czekali – bo urzędnicy mają ze wszystkim problem – będzie źle. Mieli problem z podstawą programową. Zrobiliśmy im podstawę programową 2 lata temu. Wprowadzili kategorię B, która w ogóle jest nam niepotrzebna. My chcemy kategorię C i E. Powiedzieli, że na C trzeba czekać do 2019 r., bo muszą dopracować podstawę. Co muszą dopracować? Czy trzeba 2 lata nad tym siedzieć? My to zrobimy za tydzień, jeśli dacie nam szansę. Dlaczego nie można od września uruchomić kategorii C w szkole? To najlepsza sprawa w załatwianiu kierowców. Oni się tam uczą o autach. Mam warsztat i uczniów ze szkoły zasadniczej. Te chłopaki w drugiej klasie biorą skrzynkę z narzędziami i idą naprawiać. Wiedzą, czym jest tylny most, skrzynia biegów, kierownica, jak ustawiać gałki, co służy bezpieczeństwu drogowemu, czego nie ruszać, bo musi to zrobić mechanik – kierownica i hamulec. Po tym, gdy zrobią sobie do tego prawo jazdy, to są wykształceni kierowcy.

Jeśli chodzi o te szkolenia pośrednie, kwalifikacje wstępne i okresowe, to jest dramat, kupowanie świadectw. Wstyd mi powiedzieć, ale mamy kolegów – przewoźników – którym nie chodzi o to, aby kierowcy chodzili na kursy, tylko aby mieli zaświadczenie, które mogą pokazać na drodze. Są tacy, ale wszędzie są ludzie i ludziska. Tu tak samo. Trzeba zrobić z tym porządek. Należy siąść i położyć nacisk na szkolenie.

Mam 52 lata praktyki za kierownicą. Od 50 lat pracuję w firmie transportowej, z kierowcami. Spotykamy się i rozmawiamy na różne tematy. Ci ludzie naprawdę dużo wiedzą i wiele się można od nich nauczyć, jak zapobiec wypadkom. Ile razy jest tak – nie ubliżam Policji – że przyjeżdżają i nie wiedzą, jak auto wyciągnąć. Kierowcy z ciężarówek mówią: „Odejdźcie, weźmiemy pasy i w ciągu 10 minut sami go wyciągniemy". I to robią, bo umieją. Trzeba rozmawiać i mówić o szkoleniach. Jeśli nie będziemy tego robili, to przepraszam, ale będzie źle. Podczas konferencji w województwie podkarpackim jeden powiedział podczas przerwy „Panie, jeżeli kto z rządu nie zginie w wypadku, to oni się nami dalej przejmować nie będą". Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję panu Piotrowi. Rzeczywiście jest pan naszym stałym gościem, odkąd pamiętam, odkąd jestem członkiem tej Komisji. Ma pan rację. Samochodów ciężarowych w Polsce jest coraz więcej, podobnie kierowców, zwłaszcza przyjeżdzających do nas zza wschodniej granicy. Statystyki są nieubłagane i dramatyczne. Coraz więcej jest wypadków z udziałem samochodów ciężarowych. Coraz więcej jest wypadków z ofiarami śmiertelnymi, z udziałem samochodów ciężarowych, zarówno kierowców, jak i innych poszkodowanych.

Mam pytanie przy okazji: Czy odstąpiono od zastępowania godzin jazdy samochodami ciężarowymi podczas szkolenia zwykłymi godzinami jazdy na symulatorach? Pamiętam, jako członek Komisji Transportu Parlamentu Europejskiego pytałem Komisji Europej-

skiej, dlaczego tak jest, że można je w ten sposób zastępować. Nie da się tego dobrze zastąpić. Nie ma takiego symulatora, który może zastąpić szkolenie na drodze. Dlatego zastanawiam się, jak to dziś wygląda. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący OZPTD Piotr Litwiński:

Jeszcze jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Za chwilę. Bardzo dziękuję, że nie skupiliśmy się wyłącznie na fotoradarach. Mówimy o stanie technicznym, szkoleniu, ogumieniu i innych kwestiach, bo to równie ważne jak prędkość samochodów poruszających się po naszych drogach. Czy jeszcze ktoś chce zabrać głos? Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący OZPTD Andrzej Nowrotek:

Andrzej Nowrotek – OZPT.

W uzupełnieniu wypowiedzi kolegi, nie musimy przekonywać się nawzajem, że trzeba szkolić i to na każdym etapie. To oczywista oczywistość. Chciałem zwrócić uwagę na jeszcze jedno. Ruszyły szkoły branżowe, które w tej chwili kształcą, po naszych ciężkich bojach, kierowców i kierowców mechaników. Będą one od września wkraczały w trzeci rok nauki. Na tym trzecim roku uczniowie powinni zrobić kwalifikację wstępną. Udało się nam to załatwić. Mamy sytuację następującą. Z jednej strony mamy kategorię B, z drugiej kwalifikację wstępną, czyli możliwość przeszkolenia do kategorii C. Kategorię C uczeń będzie mógł zrobić dopiero za rok. Wszystko się to z tego powodu rozejdzie, ale nie o to chodzi. Chodzi mi o kwalifikacje wstępne. Proszę państwa, jesteśmy teraz na takim etapie, że szkoły nie mają możliwości technicznych zrobienia kursów na kwalifikacje, bo nie dysponują środkami. Potrzebne są samochody ciężarowe, instruktorzy o odpowiednich kwalifikacjach.

Zaczyna się kolejny problem. Okazuje się, że można rozmawiać ze szkołami na temat przeprowadzenia kursów kwalifikacyjnych, ale wszystko robione jest w formie przetargów. Przetarg ma jeden warunek – ceny. Przeszliśmy pierwszy cykl ofertowy, gdzie za 280 godzin – bo to kwalifikacja wstępna, o najszerszym rozdziale szkolenia, w tym szkolenie na pojazdach i na torze – wygrała oferta za 2200 zł. To jest absurdalne i niemożliwe, aby zmieścić się w kosztach, takiej cenie. Jeśli znów pójdziemy w tym kierunku, w jakim idziemy, za chwilę będziemy mieli problem kolejnej patologii, która będzie stworzona pod płaszczykiem przepisów, bo będzie przetarg, firma, która da ofertę. Okaże się, że to firma, w której pracuje jeden pan z torbą, który po kilku drobnych szkoleniach wypisze kwit i wszystko będzie git. Będziemy mieli kolejnych niedokształconych ludzi. Walczyliśmy latami, aby ich uczyć. Czego ich uczymy? Cwaniactwa, kombinowania, a nie bezpieczeństwa i umiejętności. To trzeba załatwić na gorąco. Rok szkolny, który zaczyna się we wrześniu, będzie pod znakiem problemów z kwalifikacją wstępną.

Trzeba wymyślić kryteria, aby ci ludzie byli kształceni. Nam jako przewoźnikom zależy na tym, aby byli kształceni dobrze. Chodzi nam o to, aby ci ludzie, po ukończeniu nauki, po niezbędnej praktyce w firmie, byli w stanie samodzielnie prowadzić pojazdy i do tego bezpiecznie. Jeśli nie załatwimy tego na tym etapie, za kilka lat spotkamy się z kolejnym problemem wzrostu wypadkowości w grupie samochodów ciężarowych i powiemy, że cały system szkolenia, o który walczyliśmy od wielu lat, legł w gruzach, bo nie będzie spełniał kryteriów. Abstrahuję od kategorii C, która obiecana jest nam z kolejnym rokiem szkolnym. Jeśli kwalifikacje będą tak przygotowywane, jak to się teraz kroi, życzę wszystkim szczęścia niespotkania później takiego kierowcy za kierownicą. Uwierzcie mi państwo, że teoretyczne umiejętności jazdy nie wystarczają do prowadzenia czterdziestotonowej ciężarówki w różnych warunkach drogowych.

Chciałem dodać jeszcze jedno. Szkolenia okresowe zgodnie z przepisami mają odbywać się dla kierowców co 5 lat. To są kierowcy, którzy mają określony jakiś staż, czasami 20–30 lat. Tych ludzi trudno zagonić jest do szkolenia. To kurs 35-godzinny, który kierowca powinien przejść. Trafiamy na podstawową barierę. 35 godzin to jest dużo. To co najmniej 5 dni wyłączonych z pracy, licząc szkolenie po 7 godzin.

Druga kwestia. Oni uważają że tego nie potrzebują, bo są świetnymi kierowcami i jeżdżą 10–20 lat i nie trzeba się szkolić, mimo iż przepisy zmieniają się ciągle. Wydaje im

się, że są na bieżąco, ale tak nie jest. Pracodawca też nie jest zainteresowany, bo wyjęcie z pracownika z pracy na 5 dni to problem, szczególnie gdy brak kierowców. Kupowanie zaświadczeń o odbytym szkoleniu za 50 zł – bo tyle kosztuje zaświadczenie z 35-godzinnego kursu – jest śmieszne. Nikt nad tym nie panuje. Generalnie kontrolować powinien to urząd wojewódzki, który w ogóle się tymi sprawami nie zajmuje. Efektem jest szkoła w torbie u instruktora, który chodzi po bazach i wypisuje zaświadczenia na miejscu. Podają nazwiska, klient podpisuje, a instruktor bierze za to całe 50 zł. Ryzyko jest niewielkie, bo nawet w przypadku złapania czy kary za takie kwoty to jest tylko wykroczenie, bo trudno nazwać to inaczej od strony finansowej.

Chciałem wrócić jeszcze do wypowiedzi odnośnie do stanu technicznego i wypadków. Jestem biegłym sądowym i obsługuję tego typu sytuacje, w których Policja, prokuratura, sądy zlecają sprawdzenie stanu technicznego i jego wpływu na zaistniały wypadek. Proszę państwa, 5–7 lat temu niepisaną tradycją było, że policja w przypadku śmiertelnego wypadku kierowała z urzędu samochód do badań. Nigdy nie wiadomo, jak to było, więc z jednej strony trzeba było zrobić obsługę w zakresie techniki jazdy, a z drugiej sprawdzić samochód pod kątem sprawności. Od 5–6 lat tego się praktycznie nie robi – z prostej przyczyny – bo nie ma pieniędzy. Wiele razy dzwoniło do mnie ogniwo wypadkowe, bo od kilkunastu lat współpracujemy w miejscowości, w której mieszkam. Usłyszałem: „Panie inżynierze, może po znajomości się pan przyjrzy i da nam cynk, czego mamy szukać, bo niestety nie możemy panu tego zlecić, bo nie mamy na to środków". Jeśli chcemy oszczędzać 500–800 zł na tego typu sytuacjach, to jest po prostu śmieszne.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję za te dwie wypowiedzi panów z Polskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego.

Wcześniej zgłosił się jeszcze pan Adrian Furgalski, bardzo proszę.

Wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o Adrian Furgalski:

Dziękuję bardzo. Na wstępie chciałbym wesprzeć pierwszą wypowiedź prezesa Farysia dotyczącą granicy, która niestety nie jest granicą dla samochodów, ale rzęchów, które są sprowadzane do Polski. Nie spełniają one standardów bezpieczeństwa. Mamy też program – słusznie – ograniczania smogu. Mówimy o milionie samochodów elektrycznych. Z drugiej strony pozwalamy na to, aby trujące samochody wjeżdżały do naszego kraju. To brak konsekwencji. Co roku mamy milion takich samochodów i nie wiemy, ile z nich nie dostałoby w Niemczech zgody na ponowną rejestrację po wypadkach. Obawiam się, że ta liczba będzie rosła. W Europie Zachodniej serio traktuje się wymianę floty, są dopłaty do samochodów. Pojawiać się będą od 2019 r. zakazy wjazdu najstarszych dieseli. Te samochody będzie gdzieś trzeba upchnąć. Polska będzie rajem dla tego typu handlu.

Druga kwestia związana jest z przepisami dotyczącymi szeroko rozumianego bezpieczeństwa. Jesienią 2016 r. – już go nie ma – ówczesny minister Jerzy Szmidt zapowiedział prace nad dużą nowelą rozporządzenia o znakach i sygnałach drogowych. Miały być też zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Pod koniec ubiegłego roku mieliśmy spotkanie komisji dotyczące bezpieczeństwa. Wtedy wiceminister Skrzydło była obecna. Pani wiceminister też już nie ma w ministerstwie.

Zaraz wymienię cztery rzeczy, które trafiły do przekazu medialnego. Miały one być poddane konsultacjom. Czy coś z tych konsultacji wynika? Zmiany w rozporządzeniu i zmiany ustawowe miały być gotowe w czwartym kwartale tego roku. To jest suwak – jako obowiązek, a nie sugestia – do stosowania przez kierowców. Część kierowców uznaje, że jazda na suwak to jest cwaniactwo, a nie pozytywny wpływ na upłynnienie ruchu.

Druga kwestia. Po wypadkach związanych z samochodami ciężarowymi padła zapowiedź, że rozważony będzie całkowity zakaz wyprzedzania się ciężarówek na wszystkich autostradach.

Trzecia rzecz to powrót do koncepcji Sejmu poprzedniej kadencji. Odrzucony w Senacie został projekt ustawy, która miała pieszym dać bezwzględne pierwszeństwo, jeśli zbliżają się do przejścia dla pieszych.

Czwarta sprawa to uporządkowanie rosnącego w naszym kraju ruchu rowerowego. Coraz więcej jest osób przemieszczających się na rolkach, hulajnogach, deskorolkach. Miały być w tym zakresie zmiany prawne, ukryte pod kategorią urządzeń transportu osobistego. Miała zapaść decyzja, czy można jeździć po chodnikach, po ścieżkach dla rowerzystów. Chciałem zapytać, czy w czwartym kwartale można oczekiwać jakichś zmian w tej materii.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Mamy jeszcze tylko dwa zgłoszenia, po których poproszę o odpowiedź pana sekretarza.

Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, powiem kilka zdań. Oczywiście raport pokazuje bardzo wyraźnie, że utrzymujemy tendencję spadkową. To dobrze, aczkolwiek jest jeszcze daleko nam do krajów, które mają wysoki poziom bezpieczeństwa na swoich drogach. Wskaźniki odzwierciedlają ten stan. Nie ulega wątpliwości, że ta tendencja to następstwo poczucia odpowiedzialności wszystkich, którzy podejmują decyzje, ale również użytkowników dróg. Wszystkie problemy, które państwo poruszali, są aktualne i powinniśmy kontynuować prace. Nie ulega wątpliwości, że troska o tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego musi nam cały czas towarzyszyć. Poprawia się w tym względzie. Wygląda na to, że wszyscy nauczyliśmy się ze sobą żyć i zaakceptowaliśmy zmiany w przepisach ruchu drogowego, jeśli chodzi o uprawnienia rowerzystów. Nie ulega wątpliwości, że przybywa ścieżek rowerowych, chodników i rozdzielamy potoki pieszych i rowerzystów od ruchu samochodowego. To przynosi efekty.

Pan poseł Suchoń zapytał, dlaczego w jego województwie jest dość wysoka liczba ofiar w zakresie osób niechronionych – pieszych i rowerzystów. Trzy dni temu mieliśmy odpowiedź. Dyskutowaliśmy o budowie beskidzkiej drogi integracyjnej nr 52. Odchodzi od siódemki – od Krakowa do Bielska Białej. Pewnie wszyscy mieliśmy okazję jechać tą drogą. Jest ona obudowana i ma wysokie natężenie ruchu drogowego – kilkanaście tysięcy pojazdów na dobę. Na całej jej długości nie ma chodników. Taka jest odpowiedź. Realizujemy dwa największe programy infrastrukturalne – kolejowy i drogowy – one będą przynosiły efekty. Należy w tym zakresie oczekiwać poprawy.

Stan techniczny pojazdów to kwestia, którą chcę poruszyć. Na przełomie ostatnich 2 lat często dyskutowaliśmy o raportach w tym zakresie. Nic w tej kwestii się nie zmienia. Szkoda, że na dzisiejszym, bardzo ważnym posiedzeniu nie ma przedstawiciela resortu. Szanując państwa i sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, niezbędne są decyzje w zakresie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów. Wiedzą państwo, na czym te problemy polegają. Nie może tak być. Od lat cała branża domaga się urealnienia opłat – nie mówimy o wysokich stawkach. Domyślamy się, że te stacje funkcjonują nie tak, jak powinny. Ciągle dochodzą do nas sygnały, że w resorcie trwają prace. Mam nadzieję, że będą zwieńczone propozycją konkretnego rozwiązania i jego wdrożeniem.

Druga kwestia, którą chcę poruszyć – absolutnie pozytywnie wyrażając się o funkcjonowaniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w tym stanie prawnym – mówiliśmy 2 lata temu i rok temu, że czas najwyższy pomyśleć o tym, aby Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wyposażyć w odpowiednie narzędzia, a mówiąc dosadnie, we właściwy budżet. Wtedy byłaby możliwość wdrażania konkretnych projektów, o których państwo mówią. Obecnie nie ma komu tego robić.

Jeśli chodzi o szkolenia, poruszono praktycznie wszystkie zagadnienia i podpisujemy się pod tym. Nie ulega wątpliwości, że to nie dokumenty i certyfikaty, ale umiejętności powinny decydować o tym, czy ktoś może kierować krążownikiem na naszych drogach. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję. Mamy jeszcze jeden głos z sali, bardzo proszę.

Wiceprezes zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń Andrzej Maciążek:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Andrzej Maciążek – Polska Izba Ubezpieczeń.

We wszystkich działaniach, gdzie stawia się wnioski poprzedzone analizą, najważniejsze jest mieć wiedzę. Wiedza zawarta w tym raporcie jest bardzo szczegółowa i niełatwo ją zgromadzić. Coś o tym wiemy. W ubiegłym roku moja instytucja przedstawiła raport: „Strategia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego". Nie o tym jednak chciałem powiedzieć, ale zadać pytanie związane z pewną częścią komentarza do raportu. Mówiono, że co prawda polepsza się stan bezpieczeństwa w Polsce, ale nadal w stosunku do średniego poziomu bezpieczeństwa mierzonego liczbą osób zabitych czy rannych rozdźwięk jest zbyt duży. Z działań wynikających z pracy nad naszym raportem wiemy, że kraje Europy Zachodniej czy Unii Europejskiej, które mają teraz spadki na poziomie 2%, doszły do tego poziomu bezpieczeństwa w ramach bardzo sprawnie przeprowadzonych projektów 10-letnich, w ramach których udało się o połowę zmniejszyć liczbę zabitych i rannych. Nie tylko dotyczy to krajów takich jak Francja i Niemcy, którym się to udało, ale nawet takich jak Portugalia, czy Słowacja, które w latach 90. były w takiej sytuacji jak my albo gorszej.

Chciałem zapytać, jakie są możliwości, narzędzia, jakie środki finansowe byłyby potrzebne, zdaniem krajowej rady, aby tempo dochodzenia do średniego poziomu bezpieczeństwa w Europie było szybsze. Tak jak mogliśmy usłyszeć, tempo jest niezadowalające i odstęp ciągle się utrzymuje. Odpowiadając jednemu z wnioskodawców, który mówił o rowerzystach i drogach rowerowych, które są prowadzone wzdłuż dużych ciągów drogowych i jest kłopot na skrzyżowaniach, również jestem rowerzystą. W Gdańsku znaleziono na to rozwiązane. W kilku miejscach, gdzie jest skrzyżowanie dużego strumienia rowerzystów z drogami, droga rowerowa wyprowadzona jest przed skrzyżowaniem dalej od drogi. Jest to zrobione dlatego, aby kierowca mógł widzieć tego rowerzystę pod kątem 90 stopni. Wydaje się, że można to zrobić dobrze.

Wracając do programów europejskich, które rozpoznajemy, rzecz polega na tym, że zawierają wiele działań z różnych dziedzin. To zarówno działania legislacyjne, jak i w zakresie egzekwowania prawa, infrastruktury, która jest budowane, ale również w zakresie edukacji i szkolenia. Recepta jest taka, że trzeba mieć środki, narzędzia, ale też takie plany powinny być realizowane kompleksowo, ponieważ to w krajach Unii Europejskiej po prostu się udało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Informacyjnie, jeśli spojrzymy na lata 2008–2018, czyli na 10-lecie, w Polsce liczba osób, które giną na drogach, spadła z 5437 do 2831. Tak jak pan słusznie zauważył, jak na Zachodzie, o prawie 50%. Nie ma tu jakiejś wielkiej dysproporcji. Jeśli chodzi o liczbę rannych, spadła ona z 16 042 do 11 103 i tu jest 30%. Bardzo dziękuję.

Czy jeszcze ktoś chce zabrać głos? Szanowni państwo, chciałbym dać szansę panu sekretarzowi na odpowiedź na nasze pytania, zanim będziemy musieli opuścić tę salę. Jeśli jest taka możliwość, proszę o pytania, bez komentarza i krótkie wypowiedzi, jeśli chodzi o osoby, które zabierały głos wcześniej.

Prezes PZPM Jakub Faryś:

Jakub Faryś – Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Mam dwie uwagi do moich przedmówców. Pomysł z Gdańska jest fantastyczny, ze spowolnieniem ruchu. Znam go i myślę, że można z niego spróbować uczynić prawo. Nawiązując do tego, o czym mówił pan prezes Furgalski, być może inicjatywą Komisji powinno być wprowadzenie tego jako prawa, z oznaczeniem suwaka zdecydowanie wcześniej. Ostatnio spotkałem się z oznaczeniem suwaka 50 m przed połączeniem się pasów. To nie ma wtedy najmniejszego sensu. Suwak i spowolnienie ruchu są skuteczne.

Może Komisja i pan przewodniczący będą inicjatorami tych zmian w prawie. Myślę, że wszyscy zgadzamy się z tym pomysłem.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Jednym zdaniem, rozumiem?

Przewodniczący OZPTD Piotr Litwiński:

Jedno zdanie odnośnie do szkoleń. Jest pilna potrzeba weryfikacji egzaminatorów, egzaminów, wykładowców i szkoleń. Egzaminatorzy sami nie umieją jeździć, a egzaminują

innych. To jest udowodnione. Gdy zapytałem jednego pana z urzędu marszałkowskiego, jak ten ktoś ma egzaminować, skoro nie umie wsiąść do ciężarówki, odpowiedział: „Chłopie, na ciężarówce to jest pikuś, ale znajdź mi takiego co umie na motocyklu jeździć i egzaminuje".

Druga kwestia, jeśli chodzi o egzaminowanie na placu i w mieście, szkolenie na kategorię C trwa 30 godzin, na B podobnie. Aby kursant wyjechał z placu i mógł przystąpić do egzaminu, musi poświęcić temu 15 godzin średnio na kursie. Zostaje mu 15 godzin w ruchu miejskim. Na egzaminie pan egzaminator wytęża wzrok, czy muśnie słupek, czy nie. Jak muśnie, to przyjdzie jeszcze raz na egzamin. Powiadają, że jak wszyscy będą szybko zdawać, to oni chleba nie będą mieli. Taka jest sytuacja w egzaminowaniu. Mniej godzin na placu. Jak sobie raz rozbije tył, to się nauczy cofać. Więcej godzin potrzeba w ruchu miejskim – konieczna jest pilna reforma.

Składam wniosek, aby zastanowić się nad Prawem o ruchu drogowym i zmienić ustawę o kierujących. Trzeba to zrobić natychmiast, bo to sprawa niecierpiąca zwłoki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan przewodniczący Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Moja wypowiedź będzie dotyczyła rowerzystów. W różnych miastach dobrze sobie radzą, przy udziale Policji. Ścieżki rowerowe dochodzące się do skrzyżowań się kończą, za skrzyżowaniem się zaczynają. Co to oznacza? Że pierwszeństwo rowerzysty się kończy. W związku z tym musi się zatrzymać i zejść z roweru. Rozwiązania są możliwe, ale trzeba z nich korzystać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana sekretarza Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrada Romika o odpowiedź na te niezwykle istotne pytania.

Sekretarz KRBRD Konrad Romik:

Serdecznie dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, dziękuję za pytania. Jeśli nie będę w stanie udzielić wyczerpujących odpowiedzi, poproszę również o zabranie głosu kolegów z Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jeśli będzie taka potrzeba, odpowiemy też państwu na piśmie.

Odnosząc się do pytań pana posła dotyczących zaleceń NIK-u z 2016 r. i kwestii z tym związanych, jak pan poseł doskonale wie, było ich bardzo wiele. Powiem tylko o najważniejszych, które wskazywały na ogromne problemy w zakresie budowy i wskazania najważniejszych komponentów inżynieryjnych dedykowanych pieszym. Sugerowano, że kwestie dedykowane infrastrukturze dla niechronionych uczestników ruchu drogowego mają kluczowe znaczenie. W styczniu 2016 r., decyzją ministra infrastruktury został wdrożony do realizacji program likwidacji miejsc niebezpiecznych. Dedykowany jest głównie budowie infrastruktury wybaczającej błędy użytkownika. Związany jest z separacją ruchu, budową zatok autobusowych, ciągów pieszo-rowerowych. Buduje się ciągi pieszo-rowerowe i ciągi drogowe w taki sposób, aby infrastruktura w zakresie dróg krajowych była dostosowana do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego z udziałem niechronionych użytkowników ruchu drogowego, szczególnie pieszych. Ten program realizowany jest systematycznie i pierwsze efekty już widzimy, gdyż wiele z tych inwestycji zostało skierowanych w różne obszary kraju. To potężne narzędzie wspierające poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych.

Druga kwestia to Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej. W 2017 r. sekretariat krajowej rady przygotował specjalne narzędzie metodologii klasyfikacji ryzyka na drogach wojewódzkich i powiatowych. To narzędzie transparentne, obiektywnie oceniające poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego z udziałem wszystkich uczestników, z podziałem na poszczególne kategorie. To klasyfikacja, która transparentnie wskazuje zarządcom dróg odpowiednie postępowanie. Ta metodologia została zatwierdzona i w 2017 roku stała się jednym z kryteriów BRD, inkorporowanym do Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej. Spowodowało to,

że każdy zarządca, aplikujący o środki związane z tym programem na poziomie samorządowym wykorzystuje narzędzie przygotowane przez radę, która dedykuje to narzędzie wszystkim powiatom i województwom. Zostało ono uruchomione i od 2017 r. realizowane przez wnioskodawców. W tym roku będziemy szli za ciosem i je aktualizowali, aby było dostępne również przy okazji kolejnego zbierania środków. Chodzi o to, aby kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego było priorytetyzowane z wykorzystaniem najbardziej aktualnych danych. To narzędzie już działa. To również kwestia związana z przemyślanym narzędziem dedykowanym również poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego. Te dwa narzędzia wskazują na działania związane z realizacją zadań podnoszonych przez NIK.

Jest też kwestia związana z szeroko pojętą edukacją i gromadzeniem danych o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Wychodząc naprzeciw tym rekomendacjom, decyzją sekretarza KRBRD została powołana grupa robocza do spraw systemu poprawy gromadzenia i jakości systemu gromadzenia i przetwarzanych danych o bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Zespół ten został powołany w klasyfikacji między członkami krajowej rady. Jego zadaniem jest wypracowanie matrycy docelowej, również jeśli chodzi o kwestie docelowego systemu gromadzenia i przetwarzania danych z naciskiem na kwestie jakościowe. Jest to niezmiernie ważne, aby system jakościowy zbierania danych o bezpieczeństwie poprawiać.

Kolejna sprawa związana jest ze zmianą i reformą systemu zarządzania bezpieczeństwem w ruchu drogowym i dedykowanym programem poprawiającym bezpieczeństwo pieszych. Wyszliśmy naprzeciw tym wyzwaniom. Przeskalowaliśmy kwestie związane z naszym podejściem edukacyjnym. Kampania w zeszłym roku była prowadzona bezpośrednio w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych. Była dedykowana w konfiguracji pieszy – kierowca w miejscach, gdzie liczba zdarzeń drogowych jest wysoka. Pokazało nam to, że również kierowanie edukacji bezpośrednio ma sens, jeśli chodzi o korelacje wzajemne w ruchu drogowym.

Zmiana systemu i reforma systemu infrastruktury bezpieczeństwa ruchu drogowego to zadanie, włącznie z tematem wskazanym przez NIK, jest wpisane w program realizacyjny na lata 2018–2019, w punkcie dotyczącym dwóch aspektów: reformy systemu zarządzania i przygotowania nowego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2020–2030. To zadanie bierzemy do realizacji i przygotowujemy się do budowy kolejnego programu bezpieczeństwa.

Jeśli chodzi o poruszaną przez pana posła kwestię odblasków, ich standaryzację i testowanie, bardzo wiele zostało w tym zakresie zrobione w ubiegłym roku. Nie chcę się chwalić i oddam głos panu Marcinowi Ślęzakowi z ITS. Zostały przeprowadzone bardzo szczegółowe i wyrywkowe kontrole przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, jakie atesty i materiały edukacyjne są dostępne na polskim rynku i jak spełniają normy pochodzące z rozporządzeń unijnych. Może od razu oddam głos panu prezesowi, ale zanim to zrobię, odniosę się do naszego działania w tym zakresie.

Z raportu wynika również kwestia związana z bezpieczeństwem na przejściach dla pieszych. To temat, z którym mamy do czynienia od wielu lat. Podjęliśmy decyzję, aby przygotować w sekretariacie krajowej rady, wraz z głębokimi analizami badawczymi problemu, zintegrowane wytyczne w zakresie prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych. Mówi się o całym obszarze przejścia dla pieszych, również ze strefą oczekiwania. Mamy pewne rozwiązania i jesteśmy na finalnym etapie wprowadzenia zintegrowanych wytycznych dla każdego zarządcy dróg w Polsce. Te wytyczne są przed ostateczną akceptacją kierunkową ministra do spraw transportu i będą wdrażane przez zarządców przy procesie modernizacji lub zmiany i rekonstrukcji ciągów drogowych, z punktową eliminacją problemów występujących na przejściach. To temat, który bezpośrednio dotyczy tylko kwestii widoczności, również w zakresie zmniejszonej przejrzystości powietrza czy czasu nocnego, gdy poza obszarem zabudowanym dochodzi do bardzo wielu wypadków z udziałem pieszych, również na przejściach. To narzędzie, które chcielibyśmy jak najszybciej udostępnić. Jesteśmy na finalnym etapie konsultacji, aby ten projekt był dopasowany do problemów.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, oddam teraz głos, a później odniosę się do reszty pytań.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Mam prośbę, aby odniósł się pan do reszty pytań, a na końcu oddamy dalej głos. Byłoby prościej, abyśmy nie gubili wątków. Bardzo proszę.

Sekretarz KRBRD Konrad Romik:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Kolejna kwestia związana jest z podejściem inżynieryjnym. Bardzo wielu z państwa posłów przekazywało informacje na temat mankamentów infrastruktury rowerowej i problematyki inżynieryjnej i uczestników ruchu drogowego – należy to rozdzielić.

Jeśli chodzi o warunki i wytyczne budowy i eksploatacji bezpiecznej infrastruktury rowerowej, podjęliśmy półtora roku temu zobowiązanie i realizujemy je również z partnerami. Polega ono na wypracowaniu i wdrożeniu do realizacji wytycznych w zakresie budowy i eksploatacji bezpiecznej infrastruktury rowerowej. Jesteśmy po pierwszym etapie badawczym we wszystkich możliwych miejscach w Polsce, gdzie rozwiązania różnego typu są wskazane. Chcemy stworzyć podręcznik wytycznych, jak budować bezpieczną infrastrukturę rowerową w zakresie wszystkich rozwiązań. To zadanie bardzo poważne, ingerujące we wszystkie możliwe aspekty inżynierii ruchu drogowego. Jest niezmiernie ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa. W sprawozdaniu zawarliśmy dla państwa etapową informację o realizacji tego zadania. Ostatecznie planujemy, że wytyczne z tego zakresu zostaną opublikowane pod koniec 2019 i na początku 2020 r. To będzie zintegrowany dokument dotyczący wszystkich rozwiązań. Powiem jedynie, że jest to ponad 80 poligonów badawczych na terenie całego kraju. To wszystkie możliwe obszary: od wysokorozwiniętych aglomeracji centralnych, do małych miast i miasteczek, gdzie rozwiązania infrastrukturalne zaczynają funkcjonować. Chcielibyśmy, aby ten materiał był dostępny dla wszystkich uczestników, zaangażowanych inżynierów oraz planistów, którzy mogliby z tej matrycy dowodzenia przy planowaniu ciągów rowerowych i pieszych korzystać. Dlatego realizujemy to zadanie.

Jeśli chodzi o kwestie związane ze statystyką czy informowaniem, gromadzeniem danych o bezpieczeństwie ruchu drogowym z powodu niesprawności technicznej pojazdów, takie dane są nam znane i są gromadzone. Można się z nimi zapoznać w raporcie oraz w rocznych raportach Policji. To dane wskazujące na poszczególne mankamenty w zakresie sprawności technicznej pojazdów, czyli braki w oświetleniu, ogumieniu, usterki układu hamulcowego i inne. Problem stanowi gromadzenie tych danych. Jeśli chodzi o narzędzia badania stanu technicznego pojazdów, o co państwo dziś często pytali, realizowane to jest w nowym programie na lata 2018–2019 w przewidzianym zakresie projektu PO2 – usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów, zadanie przewidziane w ramach realizacji implementacji dyrektywy 2014/45 UE. To kwestia realizacji celów etapowych i końcowych zadania oraz harmonogramu działań.

Jeśli chodzi o wydanie nowych regulacji w zakresie znaków i sygnałów drogowych, w tym samym dokumencie, który dostępny jest na stronie krajowej rady i został przygotowany przez wszystkich jej członków, w zadaniu D12 – wydanie nowych regulacji w zakresie znaków i sygnałów drogowych, również ze wskazaniem terminu realizacji oraz kwestii związanych z uregulowaniem prawidłowego oznakowania i wydaniem nowych regulacji w zakresie znaków i sygnałów drogowych – zostało to szczegółowo przez nas omówione w zakresie karty projektu nr D12.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące przeprowadzenia badań i działania kierowane do grupy wiekowej 60+, w której znacznie wzrasta ryzyko zdarzeń drogowych, od 2016 r. prowadzimy działania na poziomie wojewódzkim. Po naszych ekspertyzach zagrożeń życia uczestników ruchu drogowego powyżej 60. roku życia prowadzimy akcje prewencyjno-edukacyjne, ale również z komponentem ewaluacyjnym. To narzędzie ma dać odpowiedź radzie w zakresie problematyki uczestników ruchu drogowego powyżej 60. roku życia, powyżej każdej kategorii. Takie zadanie w tym roku przewidzieliśmy do realizacji i będziemy je raportowali w przyszłym. Obejmie ono w tym roku 34 miasta i obszary o najwyższym zagrożeniu tej grupy uczestników ruchu drogowego, również na zasa-

dzie danych i gromadzonych analiz w zakresie tej problematyki. To projekt dostosowany do problematyki zagrożenia, ale dodatkowo wzmocniony pod względem ewaluacji i badania grupy docelowej i problemów, które seniorzy i osoby powyżej 60. roku życia mają w zetknięciu z uczestnictwem w ruchu drogowym. Realizowany jest również projekt edukacyjny dotyczący świadomości zmian w zakresie starzejącego się społeczeństwa czy też kwestii, które dotykają stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Poruszamy to szczególnie w tym raporcie, obserwując ten trend od 2015 r.

Jeśli chodzi o młodych kierowców, grupa podwyższonego ryzyka to wiek 18–24. Prowadzimy działania dedykowane tej grupie w okresach letnich, gdy mamy największą liczbę zabitych w wypadkach z udziałem tych osób. Realizujemy dedykowane kampanie skierowane do social mediów, Internetu, społeczności, w których młodzi ludzie wymieniają się poglądami. Ta kampania w zeszłym roku miała na celu uwrażliwienie tej grupy społecznej uczestników ruchu drogowego, ze względu na nie epatowanie zwykłymi statystykami, a uświadomienie im, że są odpowiedzialni za tego typu zachowania. Ewaluacja wskazała, że działanie zostało bardzo dobrze odebrane i to słuszny kierunek, aby tę grupę nadal obejmować naszymi działaniami. Wskazujemy na to w programie realizacyjnym 2018–2019, do zapoznania się z którym szczególnie zachęcam.

Jeśli chodzi o kwestie związane ze wzrostem wypadkowości pojazdów ciężarowych, jest to wskazane w raporcie. Mowa również o interakcjach z innymi użytkownikami ruchu drogowego: pieszymi i pojazdami. Realizowane są wytyczne w zakresie bezpiecznej infrastruktury rowerowej, przemyślanych rozwiązań dla zarządców dróg powiatowych, gminnych i wojewódzkich. Tworzona jest matryca, która będzie dodatkiem w zakresie realizacji tych zadań, jeśli chodzi o transparentne rozwiązania, które powinny być uwzględnione przy planowaniu infrastruktury dedykowanej rowerzystom.

Pytanie dotyczyło kwestii budżetowania, jakimi środkami dysponuje krajowa rada na kampanie społeczne. Jesteśmy gotowi przekazać panu posłowi na piśmie szczegółową informację. Wspomnę jedynie, że sekretariat krajowej rady zeszłym roku dysponował środkami dedykowanymi z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. Mamy zabezpieczone źródła finansowania na konkretne projekty wspierające, jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Obejmują one nie tylko niechronionych uczestników ruchu drogowego, kampanie społeczne, ale również szkolenia i wspieranie proces edukacji powszechnej w szkołach.

W ubiegłym roku udało się osiągnąć wiele. To kwestia związana z rozumieniem procesu kształcenia przyszłych kierowców, w tym samochodów ciężarowych. Chciałbym do tego się odnieść, gdyż mówili państwo o wzmocnieniu edukacji społecznej od początkowego procesu nauczania do okresu, gdy młody człowiek jest objęty systemem szkolenia i egzaminowania kierowców.

Wróciliśmy w ubiegłym roku do tematu zmiany podstaw programowych oraz naszego wspólnego zadania, realizowanego wraz z Ministerstwem Edukacji Narodowej, aby jak najwięcej komponentów bezpieczeństwa i wychowania komunikacyjnego zostało zagwarantowane od przedszkola, poprzez szkołę podstawową, do szkoły średniej, gdy mamy do czynienia z wejściem w system szkolenia i egzaminowania. Przytoczę nie wszystko, ponieważ się nie da, ale najważniejsze zmienione kwestie. Wychowanie komunikacyjne, jeśli chodzi o kwestie działań w zakresie przedmiotu Technika, to wyłączenie treści wychowania komunikacyjnego od innych treści. Wychowanie komunikacyjne w nowych podstawach programowych jest wyłączone z realizacji.

Wskazuję na konkretne zadania, które powinny być realizowane w ramach tego kształcenia, również w zakresie podstawy programowej: bezpiecznie uczestniczy w ruchu drogowym jako pieszy, pasażer i rowerzysta; interpretuje warunki dopuszczenia rowerzysty do uczestnictwa w ruchu drogowym, posiada prawidłowe nawyki jazdy rowerem; korzysta w sposób świadomy z elementów podnoszących bezpieczeństwo w ruchu drogowym; respektuje nakazy i zakazy obowiązujące rowerzystę w ruchu; przyjmuje postawę szacunku wobec innych uczestników; stosuje zasadę szczególnej ostrożności ograniczenia zaufania; formułuje wyczerpującą informację o wypadku; interpretuje sygnały i znaki drogowe dotyczące pieszych i rowerzystów; definiuje najważniejsze pojęcia: czym jest droga, elementy, pojazd, rodzaje uczestników i zagrożeń w ruchu drogowym; charakteryzuje pod-

stawowe manewry w ruchu drogowym; omawia zasady ruchu, również na skrzyżowaniach i obszarach zagrożenia; konsekwentnie przygotowuje się do jazdy jako świadomy rowerzysta; kontroluje elementy wyposażenia roweru. To jeden z przykładów.

Nasze działania w tym zakresie były nakierowane na cel wspólny, czyli gwarantowanie permanentnego oddziaływania w systemie powszechnej edukacji w zakresie kształcenia uczestnika ruchu drogowego, świadomego zagrożeń. Te działania dotyczyły po raz pierwszy – na co zwracam szczególną uwagę – szkół ponadpodstawowych i średnich na przedmiotach takich jak: fizyka, wiedza o bezpieczeństwie i innych, gdzie młodzież ma styczność z problematyką bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zostało to potwierdzone przez rozporządzenia MEN-u i włączenie tych komponentów do kształcenia od przedszkola do Opola, mówiąc kolokwialnie.

Jeśli chodzi o wsparcie tego procesu, dysponujemy projektami, które bezpośrednio mają na celu wsparcie systemu kształcenia w zakresie podstawowym i rozszerzonym. Przygotowujemy konkretne narzędzie wspierające szkołę i elementy systemu edukacji tak, aby warunki spełnione w podstawach programowych były wzmacniane przez projekty KRBRD.

Jeśli chodzi o problem kwalifikacji wstępnej i problemy szkolenia, przygotowania systemu szkolenia, weryfikowania stanu technicznego, szczegółowe dane dotyczące tego, na jakim etapie znajdują się poszczególne elementy tych działań, jesteśmy gotowi przedstawić te dane na piśmie, jeśli pan przewodniczący pozwoli.

Jeśli chodzi o środki potrzebne na bezpieczeństwo w ruchu drogowym i dalekosiężne planowanie, nowy program bezpieczeństwa w ruchu drogowym wykaże problemy, z którymi powinniśmy się zmagać przez najbliższe 10 lat. Buduje się również myślenie, aby zapewnić odpowiednie środki finansowe w następnej 10-letniej perspektywie programowania. Chodzi o przeskalowanie nowego programu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w taki sposób, aby najważniejsze problemy bezpieczeństwa miały zagwarantowane podstawy finansowania, o czym wskazujemy również w programie realizacyjnym na lata 2018–2019, jako szczególnie ważny komponent w zakresie źródeł finansowania. To jest przedmiotem wniosków, które płyną z ewaluacji narodowego programu, który zamknęliśmy w ubiegłym roku, wraz z wnioskami wojewódzkimi i obszarów o największych deficytach. Uwzględniliśmy również działania, które udało się przeprowadzić i miały bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Szczegółowe analizy prowadzimy w wielu aspektach, również w zakresie badawczym. Badamy nie tylko postawy i zachowania uczestników ruchu drogowego, ale również je monitorujemy. Będziemy to robili również w roku bieżącym. Wnioski będą dostępne dla państwa. Serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo proszę.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Marcin Ślęzak:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, nazywam się Marcin Ślęzak i jestem dyrektorem Instytutu Transportu Samochodowego.

Chciałem uzupełnić wypowiedź dotyczącą odblasków. Kilka lat temu, wspólnie z UOKiK-iem, Centralnym Instytutem Ochrony Pracy i Policją, ITS przeprowadził badania w zakresie jakości kamizelek i dostępnych odblasków w punktach handlowych. Niestety wyniki były bardzo niekorzystne. Blisko 90% produktów nie spełniało wymagań, zarówno pod względem technicznym, jak i w zakresie oznaczeń i instrukcji. Są normy, które określają, jakie właściwości urządzenia odblaskowe powinny spełniać. Takie badania wykonywał ITS. Dla zainteresowanych, na stronie UOKiK-u są dwa poradniki, opracowane wspólnie z nami, zarówno dla konsumentów, jak i dla przedsiębiorców w zakresie tego, jak dobierać i kupować odblaski, aby nie dawały pozornego poczucia bezpieczeństwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję panu Marcinowi. Szanowni państwo, jeśli ktoś nie jest usatysfakcjonowany odpowiedzią, zgodnie z obietnicą złożoną przez pana sekretarza Konrada Romika, dostanie odpowiedź na piśmie.

Jeśli istnieje taka możliwość i została wykonana analiza, chciałbym uzyskać informację na temat wpływu ogumienia na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Szanowni państwo, chciałbym bardzo podziękować wszystkim za udział w dzisiejszej dyskusji. Ta dyskusja, mam wrażenie, że była wyjątkowa. W poprzednich latach skupiano się na prędkości kierowców na drogach i potrzebie lub braku potrzeby montowania dodatkowych fotoradarów. Okazuje się, że bezpieczeństwo w ruchu drogowym to nie tylko fotoradary, ale też mnóstwo innych obszarów, o których dziś mówiliśmy. Na pewno te dwie godziny to niewystarczający czas, aby omówić temat bardzo szczegółowo. Liczę na to, że zgodnie z obietnicą pana przewodniczącego takie spotkanie jeszcze się odbędzie.

Chciałbym zamknąć dyskusję i zapytać państwa posłów: Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia dokumentu rządowego zawartego w druku 2595 „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2017 r.”? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam jego przyjęcie.

W związku z pozytywną opinią bardzo chciałbym poprosić pana Jerzego Polaczka, aby reprezentował nas jako sprawozdawca. Dziś nie mógł przybyć, ale wcześniej wyraził zgodę na pełnienie tej funkcji. Czy są inne kandydatury? Nie słyszę. Stwierdzam, że pan Jerzy Polaczek będzie naszym sprawozdawcą w zakresie tego dokumentu.

Zamykam posiedzenie. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie do wglądu w sekretariacie Komisji.